

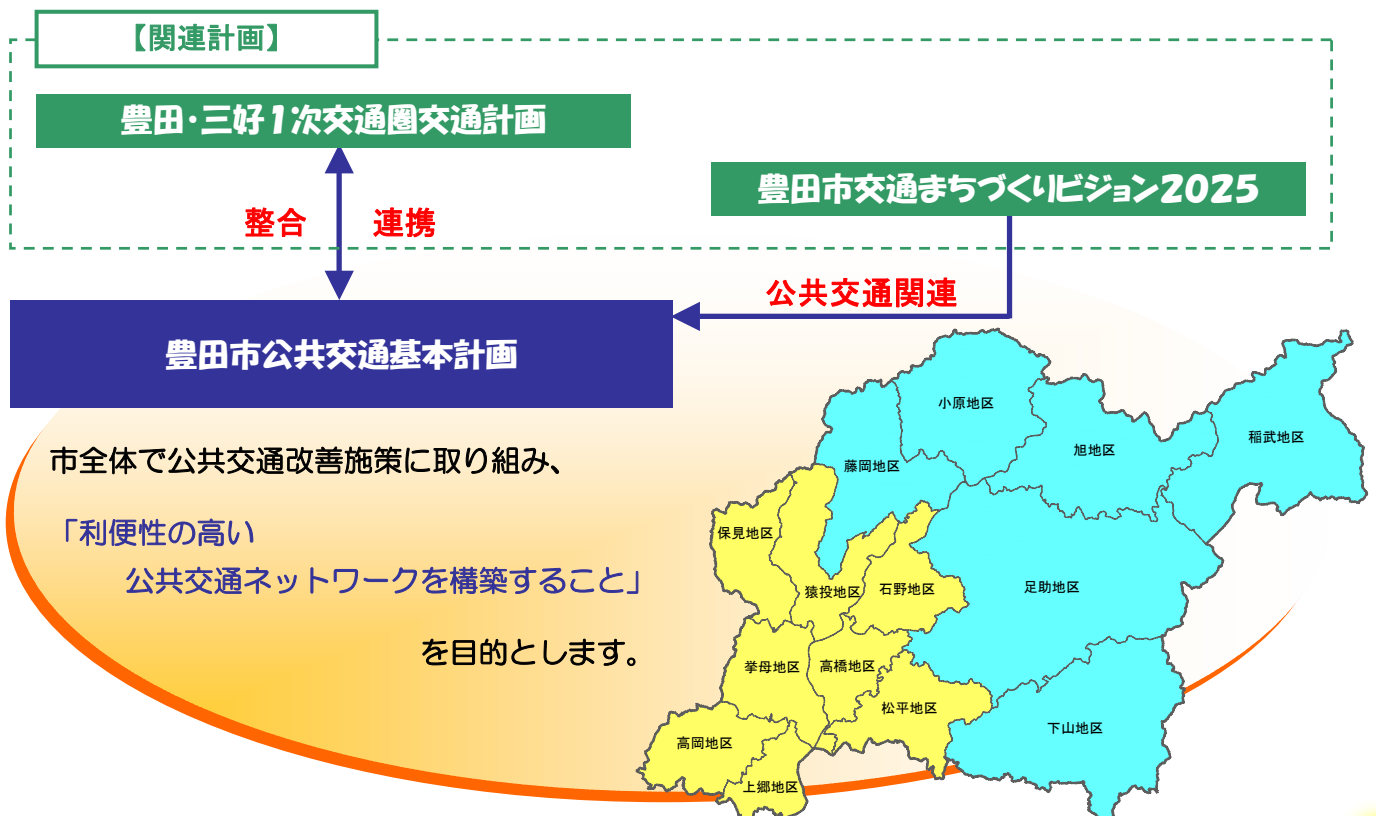
豊田市公共交通基本計画

— 概要版 —

1. 公共交通基本計画の目的

利便性の高い公共交通ネットワークの構築

- 豊田市は、広大な市域に都市部や中山間部が広がり、市民生活の移動手段として自動車が大きな役割を担っています。しかし、これからの高齢社会や地球環境問題などを考えると、自動車に頼り過ぎず、誰もが安全で安心に移動ができ、かつ交流が促進され、地域の活性化に繋がる交通体系にしていかなければなりません。
- 本市では、「豊田市交通まちづくりビジョン2025」を策定し、人と環境にやさしい先進的な交通まちづくり・世界に誇れる「かしこい交通社会」を目指しています。その目標を達成するためには、利便性の高い公共交通の確保・利用促進が重要な要素の一つであります。
- 一方、中部地方交通審議会の答申第9号に基づき、本市と日常生活において強い結びつきのある三好町とともに「豊田・三好1次交通圏交通計画」を検討しています。ここでは市域の枠を越え、市民の日常生活に合った使いやすい公共交通体系の構築を目指しています。
- 公共交通基本計画は、本市の公共交通の今後のあり方を示し、7市町村の合併により誕生した新市の「都市としての一体性の形成」、「都市と農山村の共生」、「交流人口拡大による地域の活性化」を図るため、「利便性の高い公共交通ネットワークを構築すること」を目的とします。



2.

交通の視点から見た豊田市の現状と課題

自動車への過度な依存、公共交通施策に対する市民の高い期待と低い満足度

■ 現状と課題

～利便性の高い公共交通ネットワーク構築の必要性～

【高い自動車利用割合】

- 道路渋滞の激化
- 交通事故の多発
- 環境負荷の増大

【低い公共交通サービス水準】

- 移動困難者の拡大
- 地域間の格差
- 自動車利用の誘発

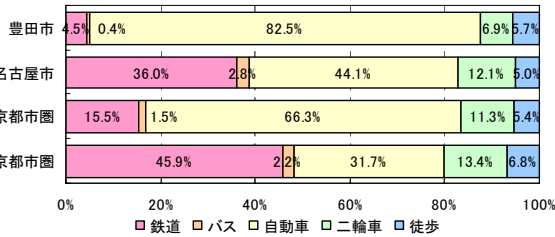
■ 自動車に過度に依存した交通体系は、交通事故や道路渋滞など様々な問題を抱えています。

■ 市民ニーズに応じた利便性の高い公共交通ネットワークをつくり、自動車に過度に依存しない、誰もが安全で安心に移動できるまちにしていく必要があります。

自動車への過度な依存

- 極めて高い自動車利用割合(80%以上)
- 極めて低い公共交通機関利用割合(5%未満)

【豊田市居住者と他都市の交通手段分担率比較（通勤目的）】



資料：豊田市は、H13中京都市圏PT調査とH17旧町村地域人の動き調査より集計
 名古屋市・中京都市圏は、H13中京都市圏PT調査より
 東京都市圏は、H10東京都市圏PT調査より

満足度が低い公共交通

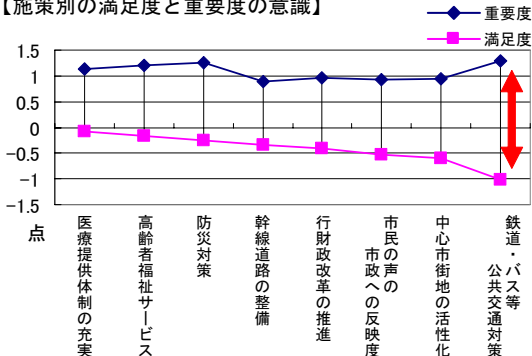
■ 「鉄道・バスなどの公共交通対策」に対する市民意識は、

施策の **重要度** は **最も高い**



施策の **満足度** は **最も低い**

【施策別の満足度と重要度の意識】



出典：豊田市市民意識調査（2005年）

サービスレベルの低い地区間バス路線

■ 運行本数が少なく料金は高い。また、所要時間が長く乗り継ぎも悪いなど、サービスレベルが低い。

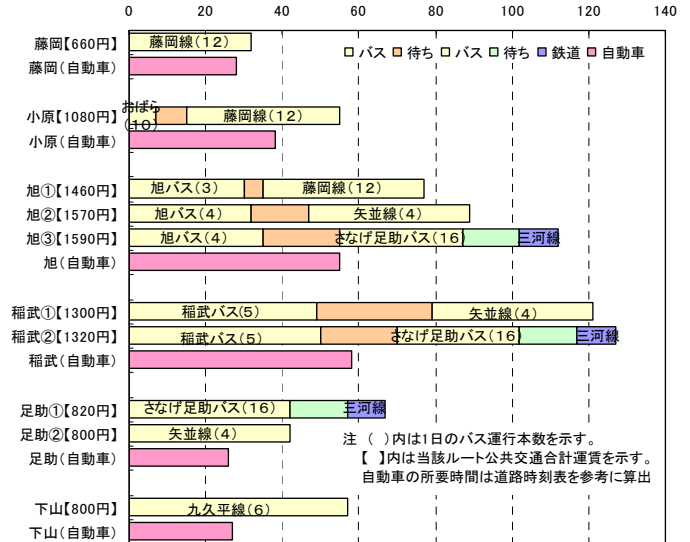
【主な路線（地区間）の運行状況】

交通機関（主な地区間）	概ねの運行時間帯と主な時間帯の運行本数										
	6	8	10	12	14	16	18	20	22		
	朝				昼間				夕		
名鉄三河線	1	4	1	4	1	4	1	4			
名鉄豊田線	1	6	1	4	1	4	1	5			
愛知環状鉄道	1	4	1	2	1	3	1	3			
主要バス路線											
（高橋↔挙母）	1	4	1	3	1	4	1	4			
（藤岡↔挙母）	1	1	2	1	1	1	1	1			
（小原↔藤岡）	1	1	3	1	1	1	1	1			
（足助↔猿投）	1	1	1	1	1	1	1	1			
（旭↔足助）	2	1	6	1	1	2	1	1			
（下山↔挙母）	2	1	6	1	1	3	1	1			
（稲武↔足助）	3	1	3	1	1	3	1	1			

資料：現行の時刻表を基に作成

【豊田市本庁～各支所間等の

公共交通・自動車を利用した所要時間（例）

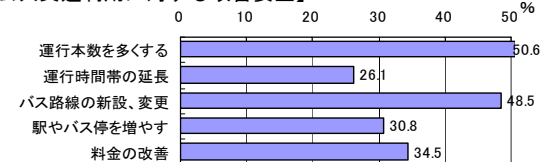


資料：現行の時刻表を基に作成

公共交通サービス改善要望

■ 運行本数や運行時間帯、路線やバス停の新設・変更、料金体系に対する改善要望が多い。

【公共交通利用に対する改善要望】



出典：豊田市市民意識調査（2005年）

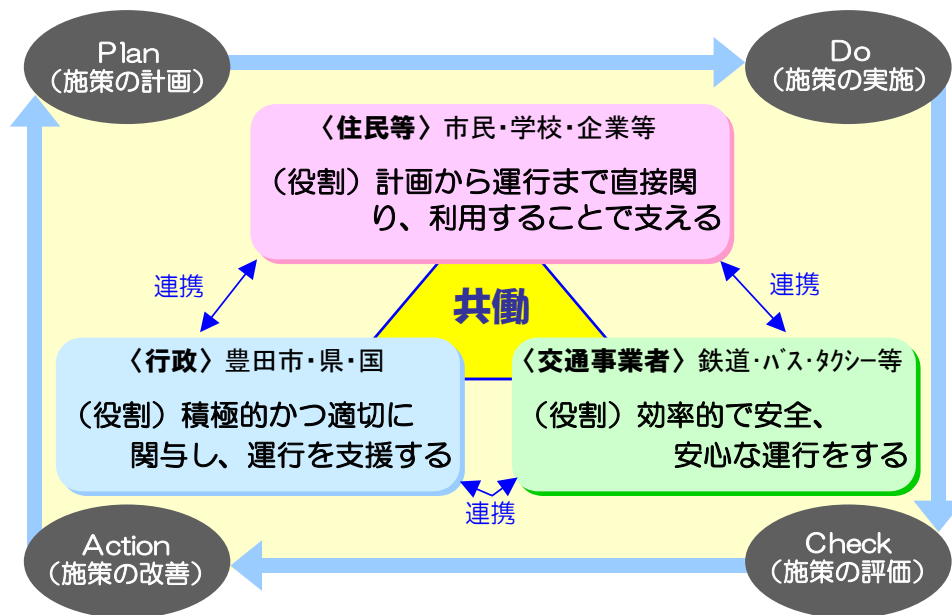
3 計画の基本方針

公共交通は、社会資本の一部として、みんなが共働で支えています

これからの公共交通は・・・ 社会資本としてみんなが共働^{*}で支える
継続的なPDCAサイクルによって、みんなで創り、育てる

※共働：市民と市が共に働き、共に行動することでより良いまちをつくること。市民と市が協力して働くことのほか、共通する目的に対してそれぞれの判断で、それぞれ活動することも含まれます。

- 「高齢社会、障がい者等対策、地球環境問題」や「公共交通に対する意識向上」など、社会情勢・市民意識は変化してきています。
- 公共交通の充実は、「外出機会の増加、時間の効率利用」や「CO₂ 排出量軽減、中心市街地の賑わい創出、交通事故減少や渋滞緩和」など、様々な効果をもたらします。
- 市は、公共交通は社会資本の一部であると捉え、積極的かつ適切に関与し、地域と共働で支えています。

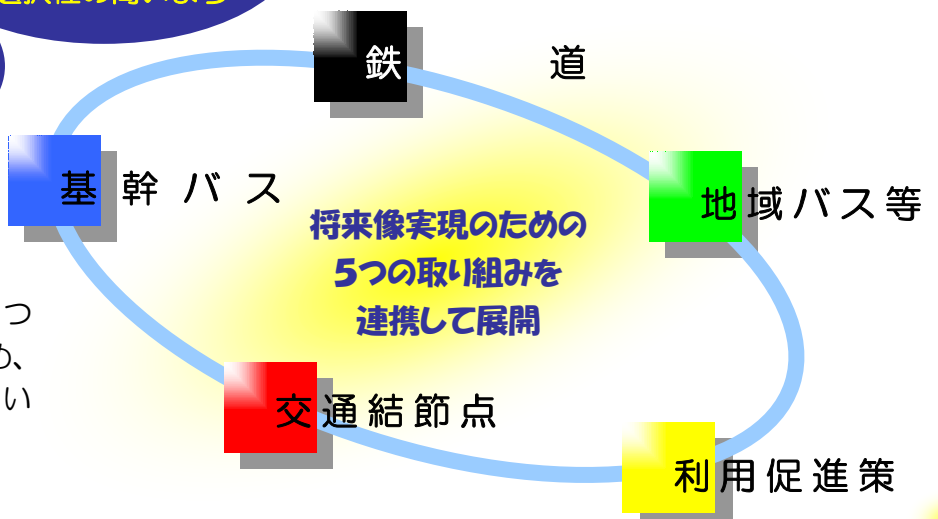


交通の視点から見た目指すべき将来像

- 人と環境にやさしい交通体系で活発な交流ができるまち
- 自動車に過度に依存しない利便性と選択性の高いまち
- 地域に合った交通を地域で創り、育てるまち

■中部地方交通審議会答申9号における中部圏の目指すべき将来像と、豊田市の上位計画における将来都市像、及び交通課題を踏まえ、交通の視点で捉えた市の将来像を左記のように定めます。

■将来像を実現するために、5つの取り組みを基本計画に定め、これらを連携して展開していきます。



4 基本計画の内容

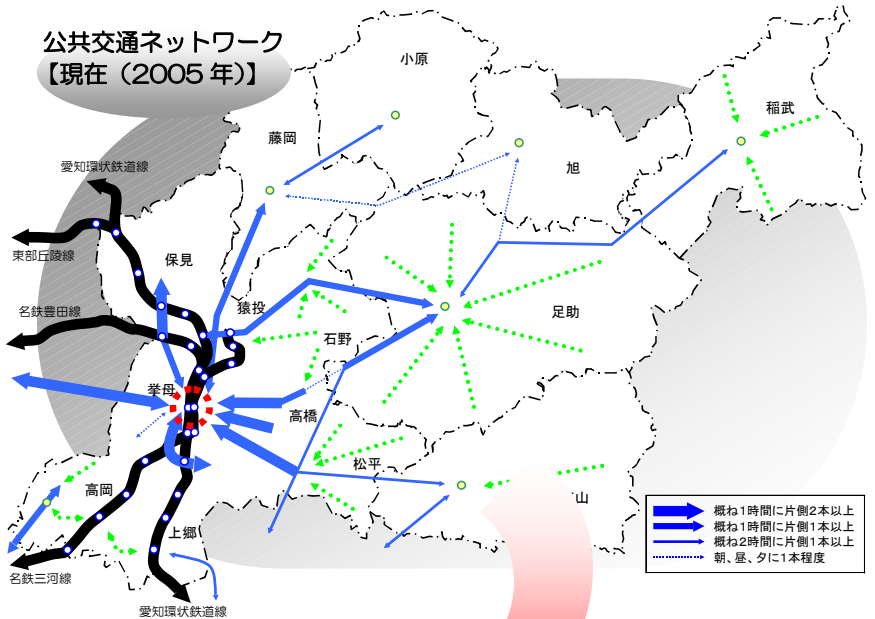
人の移動の状況に応じた公共交通ネットワークの構築と、使いやすいサービスを展開します

公共交通ネットワークの形成

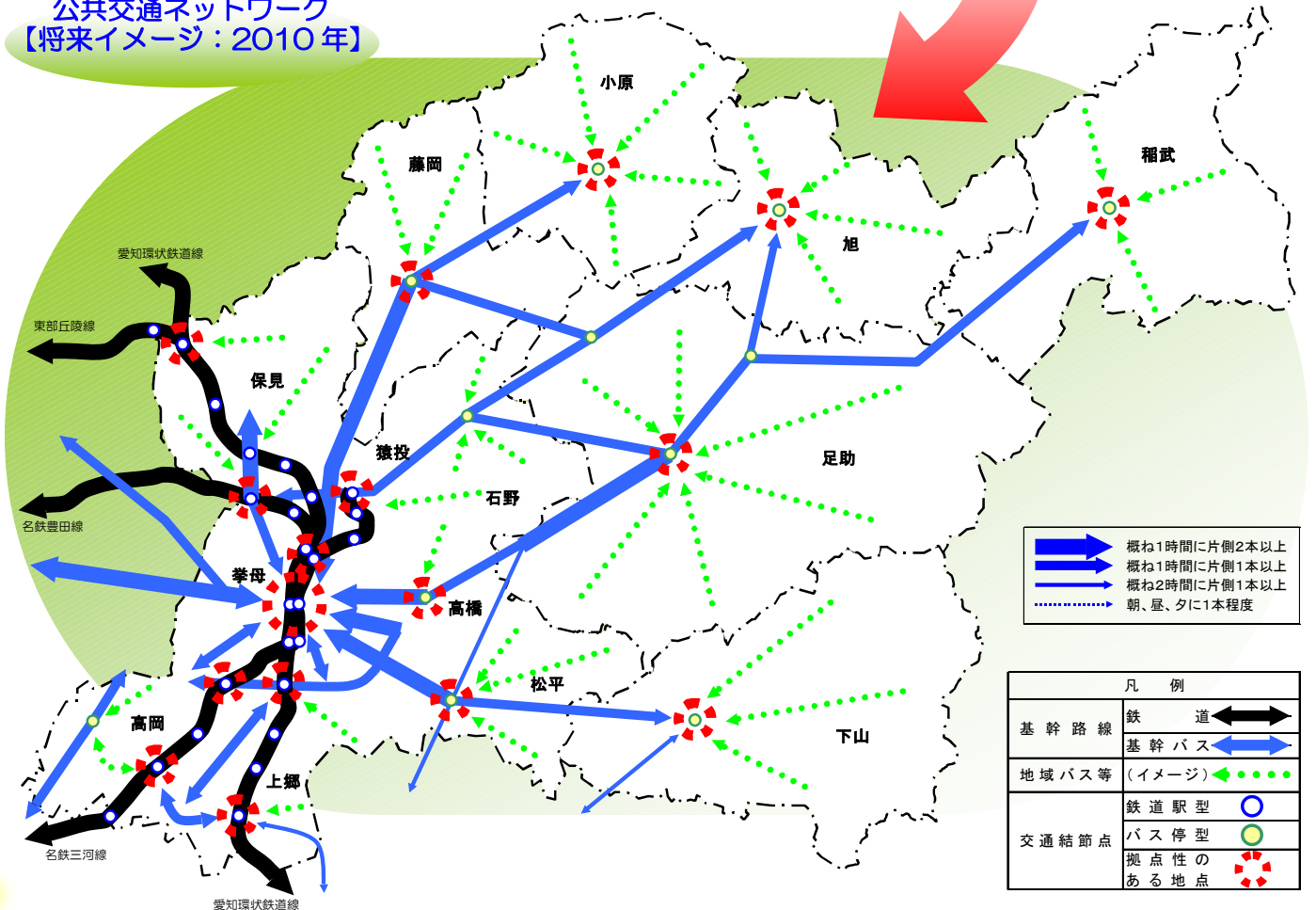
- 鉄 道** : 市内および周辺主要都市を連絡する路線
- 基 幹 バス** : 都心、駅、支所等を相互に連絡する路線
- 地域バス等** : 地域（コミュニティ）内を運行し、交通結節点に連絡する公共交通
- 交通結節点** : 鉄道駅または複数公共交通機関を乗り継ぐ場所
- 利用促進策** : 公共交通のPR活動やより利用しやすくするための様々な施策

■公共交通ネットワークは、都市の一体性を形成するための基幹路線（鉄道・基幹バス）と、地域に応じた手法で展開する地域バス等、およびそれぞれの路線が接続する交通結節点で形成します。

■まちづくりなどの関連計画等と連携し、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を目指します。



公共交通ネットワーク 【将来イメージ：2010年】



- 概ね1時間に片側2本以上
- 概ね1時間に片側1本以上
- 概ね2時間に片側1本以上
- 朝、昼、夕に1本程度

凡 例	
基幹路線	鉄 道 ←→
	基幹バス ←→
地域バス等	(イメージ) ←→
交通結節点	鉄道駅型 ○
	バス停型 ●
	拠点性の ある地点

■ 鉄道に関する施策の展開

最も基幹的な公共交通機関である鉄道は、広域交通の役割を担うため、速達性、定時性、大量輸送性の機能を十分に発揮するための整備を促進していきます。

愛知環状鉄道・名鉄三河線の複線化構想等、各鉄道事業者の取組みを支援し、計画の早期実現を図ります。

需要に応じて中量軌道輸送システムなどの導入を検討します。

名古屋駅、中部国際空港などへの直通化、時間短縮等の整備を促進していきます。

■ 基幹バスに関する施策の展開

人の動きの状況、都市構造・土地利用などを考慮し、効率的な利便性の高いネットワークを構築します。

基幹バスとして、基準となる最低限の運行時間帯と運行本数、および統一された料金体系を定めます。

● 基幹バスの運行時間帯・運行本数

【運行時間帯】

6～22時台を基本

【運行本数】

朝・夕：1時間あたり1本以上を確保

昼間：2時間あたり1本以上を確保

路線ごとに、人の動きに応じて具体的な運行本数を設定します。

■ 人の動きは時間帯によって大きく異なります。そのため、利用者数に応じ、時間帯別に適切な運行本数を設定する必要があります。

● 基幹バスの料金体系の考え方

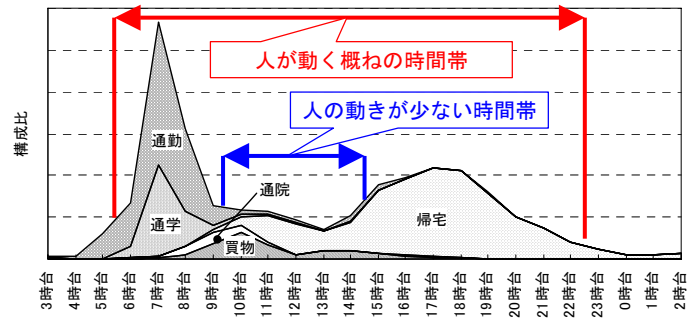
■ 分かりやすいように100円単位に設定します。

■ 全市的に統一された、乗車距離に応じた料金体系とします。

■ 既存のバス料金を考慮し、より利用しやすい料金体系とします。

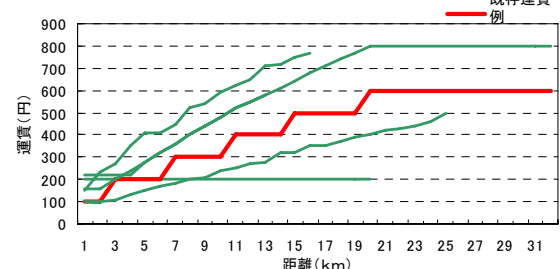
「バスのサービスに対する改善要望」、「時間帯別の人の動き」及び「基幹バス社会実験の結果」を基に、全ての基幹バス路線における基準を設定します。

【時間帯別の人の動き】



資料：H13 中京都市圏 PT 調査と H17 旧町村地域人の動き調査より豊田市居住者の目的別発時刻を集計。ただし、目的は通勤、通学、通院、買物、及びその帰宅とした。

【距離制料金体系の例】



■ 広域な本市の公共交通ネットワークを考えると、路線を乗り継ぐ必要もあり、分かりやすく、利用しやすい料金体系に改善する必要があります。

■ 市全体の統一的な料金と距離の区分、上限など具体的な設定は別途検討します。

【基幹バス社会実験の結果】

基幹バスとしての適切なサービス水準を検討するため、平成18年9月1日～12月28日の4ヶ月間にわたり、「名鉄バス藤岡線」と「さなげ足助バス」の2路線で、下記に示す内容の社会実験を実施しました。

◇名鉄バス藤岡線：運行時間帯の拡大（6～20時台⇒6～22時台）
運行本数の増便（24便⇒41便）

◇さなげ足助バス：料金体系の変更（区間制⇒ゾーン運賃制※）
※同一ゾーン内：200円、ゾーン間：200円加算
ゾーン区分：旧豊田市・旧足助町

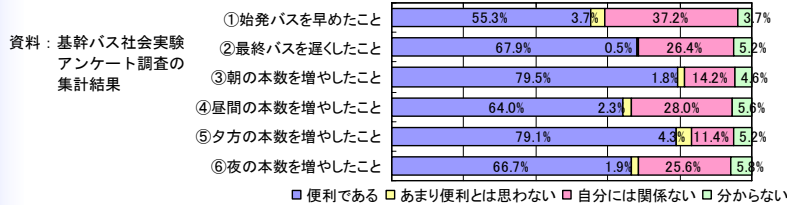


■運行時間帯や運行本数のサービスを向上すれば、利用者は増加することが確認できました。

■日常的に公共交通を使えるようにするためには、人が動いている時間帯に合わせてサービスを提供する必要があります。特に、帰宅する夜の時間帯の運行が重要であることが確認できました。

【基幹バス社会実験によるサービス向上評価（全目的）】

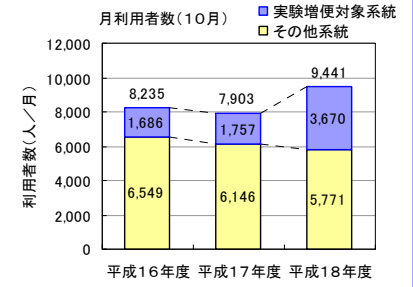
一名鉄バス藤岡線



■ゾーン運賃制※を導入した路線では、利用者の増加はあまり大きくありませんでしたが、料金の分りやすさなどについては一定の評価が得られました。

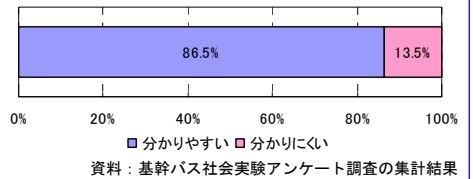
【基幹バス社会実験による利用者状況】

一名鉄バス藤岡線



【基幹バス社会実験によるサービス評価】

■ゾーン運賃制の分りやすさ(さなげ足助バス)



地域バス等に関する施策の展開

地域の実情に応じた公共交通を、地域が主体となって企画・運営し、展開します。

地域が主体となって、バス等の大きさや運行経路、運行形態を検討します。

基幹公共交通ネットワークの交通結節点への接続を基本とします。

地域バス等の展開イメージ

↑
需要量
多い

↓
需要量
少ない

定期運行型小型バス

●乗合バス路線

小型のバス車両を使い、決まった路線・ダイヤで運行するもの

●乗合タクシー路線

狭い道路でも走れる定員10人以下の車両を使い、決まった路線・ダイヤで運行するもの

呼出運行型小型バス

決まった路線や地域で、利用者からの呼出しがある場合のみ運行するもの

ボランティア輸送

極めて人口が少なく、一般の乗合輸送が困難な交通空白地域に限定して運行するもの

〈参考例〉



高岡地区のふれあいバス
定時定路線・毎日運行
(乗合バス)



松平地区のともえ号
定時定路線・週2日運行
(乗合タクシー)



石野地区の福祉バス
(路線方式の呼出運行社会実験)

交通結節点に関する施策の展開

公共交通を、より多くの方がより便利に使えるよう、乗り継ぎがしやすく、快適な待合空間を整備します。

鉄道駅または複数の公共交通機関を乗り継ぐ場所を、交通結節点として整備します。

主要な鉄道駅や各支所付近などの地域の中心となるバス停は、拠点性のある交通結節点として整備します。

〈参考例〉



駅前広場整備



バリアフリー経路



バス停上屋・ベンチ



バスターミナル内の待合室

【交通結節点に整備する機能のイメージ】

交通結節点の基本的な機能

- 利便性
- 円滑性
- 快適性

駅前広場、駐車場、駐輪場、停車帯、歩道、バリアフリー設備、乗換時刻連携、乗換時間短縮、上屋・待合室、ベンチ、照明施設、トイレ、公共交通案内板、など

拠点性のある交通結節点の機能

- 拠点性

公共・商業施設、地域・観光案内施設、など

利用促進に関する施策の展開

単なるPR活動だけでなく、使いやすいシステムをつくることや市民意識の向上を図ることによって、公共交通利用を促進させます。

公共交通の情報提供、料金支払方法、市民意識など様々な側面から施策を展開します。

【利用促進策の展開・検討イメージ】

市民の利用意識の向上

● 様々な啓発活動の継続

職場や学校と連携した利用促進活動や、エコシール制度の活用など

料金支払方法の改善

● ICカードの導入

支払い時間を短縮でき多様な特典の付与も可能なICカードや、乗り継ぎ割引制度の拡充など

ITSを活用した情報提供の充実

● リアルタイムな運行情報の提供

いつでも、どこでも、公共交通の運行情報が分かるような、ITS※を活用したバスロケーションシステムの導入など

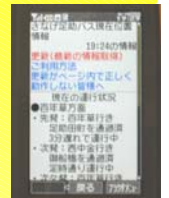
〈参考例〉



バス停に設置した運行情報



施設内に設置した運行情報板
(バスロケーションシステム)



携帯電話による運行情報



ICカードによる料金支払い(浜松市)



エコシール

※ITS：高度道路交通システム(Intelligent Transport Systemの略)。最先端の情報通信技術を用いて人と車両と道路を結び、様々な道路交通問題の解決等を図る新しい交通システムのこと。

5 計画の目標と期待される効果

利便性の高い公共交通ネットワークにより、様々な社会的効果が期待できます

計画の目標値 (2001年を基準として)

- 平成22年(2010年)
バス利用者数を現状の1.5倍まで増加する
- 平成37年(2025年)
公共交通利用者数を現状の2倍まで増加する

公共交通基本計画の実行・展開

【参考】鉄道・バス利用者数* (豊田市内)

- ・鉄道：約 60,800 人/日
- ・バス：約 9,500 人/日

資料 鉄道：鉄道事業者(平成17年度) ※東部丘陵線は除く
バス：バス利用実態調査他(平成13年、平成17年調査他)
※利用者数=市内の鉄道駅・バス乗降者数÷2とした。

- 豊田市公共交通基本計画では、その具体的な目標値を、「豊田市交通まちづくりビジョン2025」と同様の値に設定し、公共交通の利用促進を図ります。
- 基幹バスの社会実験(運行本数を増加した名鉄バス藤岡線)結果からも、利便性を向上することにより利用者増が確認できました。ネットワーク全体において、基幹バスや交通結節点の利便性を向上し、目標が達成できるよう施策を順次展開していきます。

期待される効果

- 自動車交通量削減による渋滞緩和とCO₂排出量削減による環境負荷の低減
- 高齢ドライバーの公共交通への転換による事故の危険性低下
- 中心市街地滞在時間が長くなることによる市街地活性化
- 高齢者の外出機会の創出や徒歩での移動距離の増加による健康増進
- 安心して安全な通学・通院・通勤環境の確保

など

6 施策の展開スケジュール

平成19年度から順次施策を展開し、平成22年度(2010年)に評価・改善を行います

- 基幹バス路線等の利用状況、収支状況、改善効果を定期的に公表し、皆様のご意見をいただきます。

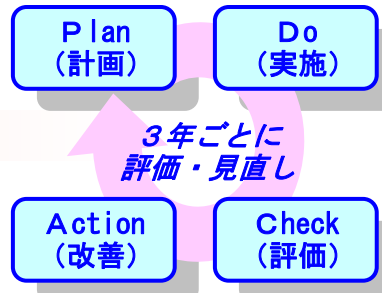
平成18年度 / 基本計画策定

平成19～21年度 / 公共交通ネットワークの構築

- 地域公共交通会議の設立
- 鉄道の複線化・高架化等に対する支援
- 基幹バスネットワークの構築
- 地域主体による地域バス等の確保
- 基幹バス料金体系の統一
- 交通結節点整備、利用促進
- (仮)評価会議の設置

平成22年度 / 評価・改善

- 評価指標に基づいて、定期的に評価 【(仮)評価会議】
(採算性のみでなく、公益性や効率性も考慮)
- 評価に基づいて改善 【地域公共交通会議】



【問合せ先】 豊田市 都市整備部 交通政策課

TEL 0565-34-6603 FAX 0565-33-2433
E-mail koutsu@city.toyota.aichi.jp http://www.city.toyota.aichi.jp/